**Deutscher Bundestag** **Drucksache 19/8483**

**19. Wahlperiode** 15.03.2019

# Antwort

## der Bundesregierung

### auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Matthias Gastel, Stefan Gelbhaar, Stephan Kühn (Dresden), Daniela Wagner und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
### – Drucksache 19/7690 –

## Pünktlichkeit und Zugausfälle bei der Deutschen Bahn bis 2018 – Verfügbarkeit der Fernverkehrsflotte der DB Fernverkehr AG

Vorbemerkung der Fragesteller

Die Pünktlichkeitswerte der DB Fernverkehr AG (ein Zug gilt bei der DB AG ab einer Verspätung von sechs Minuten tatsächlich als verspätet) haben sich in den letzten Jahren kontinuierlich verschlechtert und liegen unter den konzerneigenen Vorgaben und Zielen. Die für das Jahr 2018 veröffentlichte Pünktlichkeitsstatistik belegt die negativen Erfahrungen zahlreicher Fahrgäste: Nur 74,9 Prozent der Fernverkehrszüge verkehrten im vergangenen Jahr pünktlich und blieben damit weit unter dem DB-Ziel von 82 Prozent.

Die Pünktlichkeit der Züge des Fern- und Nahverkehrs gilt bei Fahrgästen als der Gradmesser für Zuverlässigkeit und Qualität des Schienenverkehrs schlechthin. Trotz steigender Fahrgastzahlen entwickeln sich die unzureichenden Pünktlichkeitswerte zu einem Problem für den Eisenbahnsektor, der zunehmend mit den Attributen „unzuverlässig“ und „unkalkulierbar“ in Verbindung gebracht wird. Bahnreisen mit kurzen Umsteigezeiten in Knotenbahnhöfen werden für Fahrgäste so immer schlechter planbar.

Für die Erreichung bahn- und verkehrspolitischer Ziele, wie die Verdoppelung der Fahrgastzahlen bis 2030, ist ein verlässlicher Bahnbetrieb mit guten Pünktlichkeitswerten von zentraler Bedeutung. Als Referenz kann hier auch der Personenverkehr der Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) gelten, die regelmäßig eine Pünktlichkeit über 90 Prozent erreichen (bei der SBB gelten Züge ab 3 Minuten als verspätet). Auch die von der Bundesregierung geplante Einführung des Deutschland-Takts erfordert hohe Anforderungen an die Pünktlichkeit, da nur so in den Knoten optimale und verlässliche Korrespondenzen zwischen den Zügen hergestellt werden können.

*Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur vom 13. März 2019 übermittelt.*

*Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.*

1. Wie haben sich die Pünktlichkeitsquoten und die Verspätungsminuten bei den Zügen der DB Fernverkehr AG zwischen 2008 und 2018 entwickelt (bitte einzeln nach Kalenderjahren und mit den jeweiligen gefahrenen Trassenkilometern darstellen; Zugausfälle ohne Ersatz bitte der Unpünktlichkeitsquote hinzufügen)?

| Jahr | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Pünktlichkeit (5:59 Min) | 79,1% | 73,9% | 76,5% | 74,4% | 78,9% | 78,5% | 74,9% |
| Verspätungsminuten | 3.146.978 | 3.655.139 | 3.300.650 | 3.593.196 | 3.175.481 | 3.306.154 | 3.740.923 |

Quelle: DB AG

Details zur Pünktlichkeitsstatistik finden sich online: www.deutschebahn.com/resource/blob/1187698/4ec4a0d0470d6389556725b1775e563d/fragenantworten-data.pdf. Im Übrigen wird auf die Antworten zu den Fragen 3 und 27 verwiesen.

2. Wie hat sich nach Kenntnis der Bundesregierung der Anschlusserreichungsgrad bei den Fernverkehrssystemanschlüssen in den Knoten Mannheim, Köln, Dortmund, Hannover, Leipzig, Frankfurt (Main) Flughafen Fernbahnhof (Korrespondenzlinien), Frankfurt (Main) Hbf und Stuttgart Hbf zwischen 2008 und 2018 entwickelt?

Nach Auskunft der DB AG liegt die Statistik nur für die Jahre 2017 und 2018 vor. Berücksichtigt werden alle Anschlüsse mit mindestens 16 Umsteigern, die in Hannover, Dortmund, Köln, Frankfurt Flughafen, Frankfurt Hbf, Leipzig, Mannheim und Stuttgart stattgefunden haben. Anschlusserreichungsgrad 2017: 87,1 Prozent, 2018: 85,0 Prozent.

3. Wie hat sich die kundenbezogene Pünktlichkeit (siehe Bundestagsdrucksache 19/3247, Antwort zu Frage 1) zwischen 2008 und 2018 entwickelt?

Nach Auskunft der DB AG wird die Reisendenpünktlichkeit seit 2017 ermittelt; demnach betrug die Reisendenpünktlichkeit im Jahr 2017 84,3 Prozent und im Jahr 2018 80,1 Prozent.

4. Wie hat sich die kundenbezogene Pünktlichkeit (siehe Bundestagsdrucksache 19/3247, Antwort zu Frage 1) zwischen 2008 und 2018 in den zehn fahrgaststärksten Bahnhöfen entwickelt?

Hierzu liegen der Bundesregierung keine eigenen Erkenntnisse vor.

5. Wie viele netzbedingte Verspätungsminuten entfallen unter den Verspätungsminuten der DB Fernverkehr AG zwischen 2008 und 2018 (bitte einzeln nach Kalenderjahren und sowohl absolut als auch anteilig an Gesamtsumme der Verspätungsminuten darstellen)?

| Zeitraum | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Absolut cVmin in Tausend | 788 | 797 | 776 | 773 | 757 | 825 | 691 | 626 | 679 |
| Anteil an Gesamtsumme Vmin | 21% | 26% | 25% | 21% | 23% | 23% | 22% | 19% | 18% |

Quelle: DB AG. Die erfragten Zahlen liegen seit 2010 vor.

Nach Auskunft der DB AG ist der Anteil der netzbedingten Verspätungsminuten bezüglich der DB Fernverkehr AG 2018 auf dem niedrigsten Stand seit 2010.

6. Wie viele baustellenbedingte Verspätungsminuten entfallen unter den Verspätungsminuten der DB Fernverkehr AG zwischen 2008 und 2018 (bitte einzeln nach Kalenderjahren und sowohl absolut als auch anteilig an Gesamtsumme der Verspätungsminuten darstellen)?

| Zeitraum | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Absolut cVmin in Tsd. | 312 | 367 | 293 | 289 | 319 | 313 | 213 | 171 | 148 |
| Anteil an Gesamtsumme Vmin | 8% | 12% | 9% | 8% | 10% | 9% | 7% | 5% | 4% |

Quelle: DB AG. Die erfragten Zahlen liegen seit 2010 vor.

Nach Auskunft der DB AG sind die baustellenbedingten Verspätungsminuten bezüglich der DB Fernverkehr AG seit 2014 kontinuierlich reduziert worden und liegen 2018 auf einem neuen Tiefstand.

7. Wie viele Verspätungsminuten entfallen unter den Verspätungsminuten der DB Fernverkehr AG zwischen 2008 und 2018 auf das Warten auf Anschlusszüge (bitte einzeln nach Kalenderjahren und sowohl absolut als auch anteilig an der Gesamtsumme der Verspätungsminuten darstellen)?

| Zeitraum | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Warten auf Anschlusszüge (Min) | 184.308 | 197.070 | 158.627 | 145.165 | 96.458 | 95.670 | 106.655 |
| Warten auf Anschlusszüge | 5,9% | 5,4% | 4,8% | 4,0% | 3,0% | 2,9% | 2,9% |

Quelle: DB AG. Die erfragten Zahlen liegen seit 2012 vor.

8. Wie viele Verspätungsminuten entfallen unter den Verspätungsminuten der DB Fernverkehr AG zwischen 2008 und 2018 auf Störungen an Fahrzeugen und Triebfahrzeugen (bitte einzeln nach Kalenderjahren und sowohl absolut als auch anteilig an Gesamtsumme der Verspätungsminuten darstellen)?

| Zeitraum | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Störungen an Fahrzeugen und Triebfahrzeugen aller EVU (Min) | 306.412 | 367.971 | 323.274 | 325.800 | 340.696 | 356.106 | 443.252 |
| Störungen an Fahrzeugen und Triebfahrzeugen aller EVU | 9,7% | 10,1% | 9,8% | 9,1% | 10,7% | 10,8% | 11,8% |

Quelle: DB AG. Die erfragten Zahlen liegen seit 2012 vor.

9. Wie viele Verspätungsminuten entfallen unter den Verspätungsminuten der DB Fernverkehr AG zwischen 2008 und 2018 auf Störungen der Leit- und Sicherungstechnik inkl. Störungen an Weichen, Signaltechnik und Stellwerken (bitte einzeln nach Kalenderjahren und sowohl absolut als auch anteilig an Gesamtsumme der Verspätungsminuten darstellen)?

| Zeitraum | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Absolut cVmin in Tsd. | 233 | 212 | 244 | 234 | 231 | 282 | 243 | 231 | 266 |
| Anteil an Gesamtsumme Vmin | 6% | 7% | 8% | 6% | 7% | 8% | 8% | 7% | 7% |

Quelle: DB AG. Die erfragten Zahlen liegen seit 2010 vor.

Nach Auskunft der DB AG befinden sich die Verspätungsminuten der Leit- und Sicherungstechnik (bzgl. DB Fernverkehr AG) seit 2010 auf einem konstanten Niveau und sind seit 2015 in der relativen Tendenz fallend.

10. Was waren nach Kenntnis der Bundesregierung die Primärursachen der Verspätungsminuten von Fernverkehrszügen im Zeitraum von 2008 bis 2018, und in wie vielen Fällen war die Primärursache

Nach Auskunft der DB AG liegen die folgenden Informationen für die Jahre 2017 und 2018 vor:

a) unpünktliche Bereitstellung des Zuges,

Eine unpünktliche Bereitstellung des Zuges als Primärursache lag im Jahr 2017 bei 7 300 Fällen und im Jahr 2018 bei 9 477 Fällen vor.

b) Warten auf Personal,

„Warten auf Personal“ war im Jahr 2017 in 3.210 Fällen und im Jahr 2018 in 4 531 Fällen Primärursache.

c) fahrdynamische Einschränkung des Zugs, Aussetzen von Wagen,

Bei der Begründung „fahrdynamische Einschränkung des Zugs, Aussetzen von Wagen“ werden nur ausgestellte Wagen erfasst. Dies war im Jahr 2017 in 45 Fällen und im Jahr 2018 in 28 Fällen ursächlich.

d) Haltezeitüberschreitung, Zugräumung,

Für „Haltezeitüberschreitung, Zugräumung“ wird angegeben, dass Zugräumungen bei den vorliegenden Zahlen nur einen minimalen Anteil haben, im Jahr 2017 liegen für diese Ursache 24 982 Fälle vor, für das Jahr 2018 27 497 Fälle.

e) ärztliche Behandlung eines Fahrgasts,

f) Polizeieinsatz (Einsätze, die von der DB Fernverkehr AG angefordert wurden – z. B. zwecks Personenfeststellung – und sonstige Einsätze),

Hierzu liegen keine Informationen vor.

g) Anschlussaufnahme,

Es wird auf die Antwort zu Frage 7 verwiesen.

h) Streik,

Im Jahr 2017 war kein Zugausfall aufgrund eines Streiks zu verzeichnen, für das Jahr 2018 meldet die DB AG 329 Fälle.

i) Infrastrukturstörungen,

Nach Angaben der DB AG ist die Anzahl der Fälle, in welchen die Primärursachen Infrastrukturstörungen waren, seit 2013 (mit Ausnahme 2018) in der Tendenz rückläufig.

| Zeitraum | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Absolut cVmin in Tsd. Infrastrukturstörungen | 788 | 797 | 776 | 737 | 757 | 825 | 691 | 626 | 679 |
| Anzahl Fälle in Tsd. Infrastrukturstörungen | | | | 223 | 221 | 228 | 181 | 152 | 161 |

Quelle: DB AG. Zahlen liegen seit 2010 bzw. die Anzahl der Fälle seit 2013 vor.

j) Baustellen,

Die baustellenbedingten Verspätungsminuten (bzgl. DB Fernverkehr AG) sind seit 2014 kontinuierlich reduziert worden und seit 2018 auf einen neuen Tiefstand gefallen.

| Zeitraum | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Absolut cVmin in Tsd. Baustellenbedingt | 312 | 367 | 293 | 289 | 319 | 313 | 213 | 171 | 148 |
| Anzahl Fälle in Tsd. Baustellenbedingt | | | | 95 | 111 | 103 | 68 | 49 | 41 |

Quelle: DB AG. Die Zahlen liegen seit 2010 bzw. die Anzahl der Fälle seit 2013 vor.

k) Unwetter,

l) Personenunfälle, Personen im Gleis, behördliche Sperrungen?

Hierzu liegen keine Informationen vor.

11. Wie haben sich die Pünktlichkeitsquoten und die Verspätungsminuten bei den Zügen der DB Regio AG zwischen 2008 und 2018 entwickelt (bitte einzeln nach Kalenderjahren und mit den jeweiligen gefahrenen Trassenkilometern darstellen)?

12. Wie haben sich die Pünktlichkeitsquoten und die Verspätungsminuten bei den Zügen der DB Regio AG zwischen 2008 und 2018 in den einzelnen Ländern entwickelt (bitte einzeln nach Kalenderjahren und mit den in den jeweiligen Ländern gefahrenen Trassenkilometern darstellen)?

Die Fragen 11 und 12 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Es wird auf die beigefügten Tabellen verwiesen.

13. Wie viele Verspätungsminuten bei den Zügen der DB Cargo AG wurden zwischen 2008 und 2018 erfasst (bitte einzeln nach Kalenderjahren und mit den jeweiligen Verkehrsleistungen in Trassenkilometern darstellen)?

Die Anzahl der Verspätungsminuten bei DB Cargo im Monatsdurchschnitt hat die DB AG ergibt sich aus der folgenden Tabelle, wobei keine Daten vor 2012 zur Verfügung stehen und es nicht möglich war, Trassenkilometer auf die Verspätungsminuten zuzuordnen.

| | |
|---|---|
| 2012 | 4.564.882 Min |
| 2013 | 3.918.663 Min |
| 2014 | 3.957.199 Min |
| 2015 | 3.790.783 Min |
| 2016 | 2.983.976 Min |
| 2017 | 3.362.530 Min |

Quelle: DB AG.

14. Wie viele Güterzüge der DB Cargo AG mussten nach Kenntnis der Bundesregierung zwischen 2008 und 2018 mangels verfügbarer Lokführer oder aufgrund von Fehldispositionen abgestellt werden (bitte für die betreffenden Jahre einzeln darstellen)?

Die Erfassung des Grundes „Warten auf Triebfahrzeugführer" für stehende Züge erfolgt bei der DB AG seit April 2018. Die Tabelle enthält die Anzahl und den Anteil der stehenden Züge aufgrund von „Warten auf Triebfahrzeugführer" an der Anzahl der Gesamtzüge.

| | Anzahl | Anteil (in %) |
|---|---|---|
| Apr 18 | 1.266 | 1,89% |
| Mai 18 | 719 | 1,09% |
| Jun 18 | 910 | 1,31% |
| Jul 18 | 1.036 | 1,53% |
| Aug 18 | 872 | 1,27% |
| Sep 18 | 1.442 | 2,19% |
| Okt 18 | 2.444 | 3,52% |
| Nov 18 | 1.258 | 1,81% |
| Dez 18 | 1.209 | 2,21% |
| Jan 19 | 506 | 0,75% |

Quelle: DB AG.

15. Bei wie vielen Minuten lag zwischen 2008 und 2018 die durchschnittliche Verspätung verspäteter Güterzüge?

Die Tabelle zeigt die durchschnittliche Verspätung bei DB Cargo in Minuten pro Zug:

| | Ø im Jahresmittel |
|---|---|
| 2012 | 37 |
| 2013 | 41 |
| 2014 | 43 |
| 2015 | 41 |
| 2016 | 32 |
| 2017 | 40 |
| 2018 | 40 |

Quelle: DB AG. Zahlen zu den Jahren vor 2012 liegen nicht vor.

Zugausfälle

16. Wie hoch war die absolute Anzahl und der relative Anteil vollständig und teilweise ausgefallener Züge im Fernverkehr der DB AG in einzelnen Jahren von 2008 bis 2018 (bitte tabellarisch getrennt nach Jahren und nach vollständig bzw. teilweise ausgefallen darstellen)?

| Anteil an allen Fv-Fahrten | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Ausfall | 0,2% | 0,2% | 0,5% | 0,1% | 0,2% | 0,4% | 1,4% | 0,5% | 0,3% | 0,6% | 1,2% |
| Teilausfall | 1,5% | 1,1% | 2,1% | 1,2% | 1,4% | 2,5% | 2,0% | 3,2% | 2,0% | 3,1% | 4,2% |

Quelle: DB AG.

Im Übrigen wird auf die Antworten der Bundesregierung auf die Mündliche Frage 70 auf Plenarprotokoll 19/73 und auf die Schriftliche Frage 62 auf Bundestagsdrucksache 19/7138 verwiesen.

Fahrzeugverfügbarkeit bei der DB Fernverkehr AG

17. Bleibt es nach Kenntnis der Bundesregierung bei den bisher bekannt gewordenen Planungen der DB Fernverkehr AG, dass die zuletzt mit dem Modernisierungsprogramm „IC mod“ rund 770 klassischen Reisezugwagen bis Mitte der 20er-Jahre ersetzt werden, oder plant die DB AG aufgrund der wachsenden Fahrgastnachfrage mittlerweile eine längere Nutzungsdauer?

Nach Auskunft der DB AG sieht die Fahrzeugstrategie der DB Fernverkehr AG den Auslauf des klassischen Reisezugwagenbetriebs (Intercity 1) bis Mitte der 20er Jahre vor, da die Nutzungsdauer dieser Fahrzeuge überschritten wird und neue Fahrzeuge zur Verfügung stehen. Zudem eignen sich diese Fahrzeuge nach Angaben der DB AG nicht mehr für einen zunehmend digitalisierten Betrieb. Auch weiteres Fahrgastwachstum ist damit möglich.

18. Wenn ja, bis wann sollen die IC-Wagen des letzten Modernisierungsprogramms noch eingesetzt werden, und trifft es zu, dass weitere nicht im Programm „IC mod“ enthaltene Wagen nun aufgefrischt wurden?

    Wie lange sollen diese Wagen im Einsatzbestand bleiben?

Nach Auskunft der DB AG werden der Hochlauf des ICE 4 und die Beschaffung der neuen Fahrzeuge für internationale und touristische Verkehre nach derzeitigem Stand bis 2024 abgeschlossen sein. Parallel werden die Reisezugwagen sukzessive abgestellt. Im Programm „IC Facelift“ werden die Sitze der Reisezugwagen aufgefrischt, die nicht im Programm „IC mod“ modernisiert wurden und noch bis Anfang der 2020er Jahre im Einsatz sind. Darüber hinaus werden im Programm „IC Facelift“ auch die WCs der „IC-mod“ Wagen aufgefrischt.

19. Welchen Stand hat das 2017 gestartete Beschaffungsverfahren für neue einstöckige Fernverkehrszüge?

20. Wie viele einstöckige Fernverkehrsfahrzeuge sollen wann beschafft werden und ist eine Kompatibilität zu nicht elektrifizierten Strecken (Oberstdorf, Westerland) gewährleistet?

Die Fragen 19 und 20 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Nach Auskunft der DB AG wurden im Rahmen des Erstabrufs 23 einstöckige Zugverbände inkl. Mehrsystemlokomotiven beauftragt. Die Züge sind diesellokfähig und somit kompatibel mit nicht elektrifizierten Strecken.

Die Züge sollen ab 12/2023 sukzessive den Betrieb aufnehmen, die Strecken nach Oberstdorf und Westerland werden in 2024 auf den Betrieb mit den neuen Zügen umgestellt.

21. Ist die Beschaffung einstöckiger Fernverkehrsfahrzeuge so ausgelegt, dass auch künftig Kurswagenläufe (z. B. Anbindung von Dagebüll an der nordfriesischen Nordseeküste) möglich sind?

Wenn nein, warum nicht?

Nach Auskunft der DB AG handelt es sich bei den neuen Zügen um Ganzzüge mit kurzgekuppelten Wagen, vergleichbar dem ICE-System. Dies hat Vorteile für Reisende, u. a. breitere Wagenübergänge die für mobilitätseingeschränkte Reisende nutzbar sind. Die technische Auslegung des Rahmenvertrages ermöglicht die Bestellung von Flügelzugkonzepten.

22. Welche Fahrzeuge hat die DB Fernverkehr AG seit 1. Januar 2011 bei der Industrie geordert (bitte jeweilige Sitzplatzkapazität und Vertragsdatum bzw. Zeitraum der Auslieferung angeben), und wie soll sich die Fernverkehrsflotte auf Basis dieser Fahrzeugbestellungen und des dann vorhandenen „Altbestands“ im Jahr 2025 zusammensetzen (bitte nach Baureihen unter Angabe der jeweiligen Sitzplatzkapazitäten differenzieren)?

| Flotte | Jahr der Auslieferung | Anzahl der Fahrzeuge im Zielzustand | Sitzplatzkapazitäten |
|---|---|---:|---:|
| Intercity 2 | 2015 bis 2021 | 69 | 468 |
| ICE 4, 12-Teiler | 2016 bis 2020 | 50 | 830 |
| ICE 4, 13-Teiler | 2021 bis 2023 | 50 | 918 |
| ICE 4, 7-Teiler | 2020 bis 2024 | 37 | 456 |
| EuroCity Nachfolger | 2023 bis 2024 | 23 | 570 |

Übersicht der neuen Flotte, Quelle DB AG

| Triebzüge | Bestand zum 01.01.2025 | Sitzplatzkapazitäten je Fahrzeug | Summe der Sitzplätze je Baureihe |
|---|---|---|---|
| ICE 4, 12 Teiler | 50 | 830 | 41.500 |
| ICE 4, 13-Teiler | 50 | 918 | 45.900 |
| ICE 4, 7-Teiler | 37 | 456 | 16.872 |
| ICE 1 Mod | 58 | 503 | 29.174 |
| ICE 2 | 44 | 381 | 16.764 |
| ICE 3 (403) | 50 | 450 | 22.500 |
| ICE 3 (406) | 16 | 444 | 7.104 |
| ICE 3 (407) | 17 | 444 | 7.548 |
| ICE T (411) | 59 | 367 | 21.653 |
| ICE T (415) | 11 | 250 | 2.750 |
| Intercity 2 | 69 | 468 | 32.292 |
| EuroCity Nachfolger | 23 | 570 | 13.110 |
| | | | |
| Gesamt | 484 | | 257.167 |

Ausblick der FV Flotte zum Jahr 2025, Quelle DB AG

23. Welche fernverkehrstauglichen Triebzüge und Wagenzüge bzw. Lok-Wagen-Garnituren des so genannten Stillstandsmanagements in Hamm (Westfalen) und Mukran ließen sich nach Kenntnis der Bundesregierung kurzfristig bzw. mittelfristig in Betrieb nehmen, um die Fahrzeugverfügbarkeit zu verbessern?

25. Plant die DB Fernverkehr AG, in nächster Zeit rollendes Material, das sich derzeit im Stillstandsmanagement befindet, wieder zu reaktivieren?

    Wenn ja, welche Triebzüge bzw. Lok-Wagen-Garnituren sollen in Betrieb genommen werden?

Die Fragen 23 und 25 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Nach Angaben der DB AG gibt es keine Fahrzeuge im Stillstandsmanagement, die dem technischen Stand, den ökologischen Prinzipien der DB AG und den Mindestanforderungen der Kunden genügen.

24. Ist die Bundesregierung auch der Auffassung, dass die unlängst an Wettbewerber verkauften Reisezugwagen der Gattungen Bimz und Bcm auch den Mangel an betriebsfähigen Reisezugwagen bei der DB Fernverkehr AG hätten lindern können?

Nein.

26. Hält die DB AG an ihren Plänen fest, die vorwiegend im Fernverkehr eingesetzte Baureihe 120.1 (Vmax 200 km/h) bis 2020 auszumustern?

Ja.

27. Wie haben sich nach Kenntnis der Bundesregierung die von der DB Fernverkehr AG erbrachten Leistungen seit 2010 entwickelt (bitte Entwicklung der Verkehrsleistung, der Betriebsleistung in Zugkilometern und Sitzplatzkilometern für die jeweiligen Jahre angeben)?

| Erbrachte Leistungen | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Personenkilometer (Mio. Pkm) | 36.002 | 35.433 | 37.205 | 36.585 | 35.893 | 36.753 | 39.313 | 40.330 |
| Platzkilometer (Mio.) | 74.984 | 75.547 | 73.816 | 72.183 | 71.953 | 70.802. | 74.236 | 72.500 |
| Trassenkilometer (Mio. Trkm) | 147,9 | 144,2 | 144,0 | 141,5 | 141,7 | 137,2 | 143,0 | 139,4 |

Quelle: DB AG; die Daten für das Jahr 2018 stehen erst nach der Bilanzlegung zur Verfügung.

28. Welche Maßnahmen zur Verbesserung der Fahrzeugverfügbarkeit sind mit dem von der DB AG veröffentlichten „Fünf-Punkte-Plan“ (s. Pressemitteilung der DB AG vom 17. Januar 2019) konkret verbunden?

Nach Auskunft der DB AG wird die Fernverkehrsflotte ausgebaut und die vorhandenen Fahrzeuge werden ertüchtigt. Im Laufe des Jahres 2019 werden 28 neue Fernverkehrszüge den Betrieb aufnehmen (18 ICE 4 und 10 Intercity 2).

Zudem hat die DB AG im Rahmen einer europaweiten Ausschreibung dem spanischen Hersteller Talgo den Zuschlag für neue Fernverkehrszüge als Nachfolger der EC erteilt. Der Rahmenvertrag umfasst bis zu 100 Züge bestehend aus Elektrolokomotiven und Reisezugwagen. In einem ersten Abruf bestellt die DB AG 23 neue Fahrzeuge. Die ersten sollen ab 2023 in Betrieb genommen werden.

Zudem wird der Intercity 1 modernisiert. Insgesamt 14 000 Sitze in rund 210 Wagen werden aufgearbeitet und erhalten neue Polster und Stoffe. Zudem werden die Toiletten erneuert. Der Umbau hat begonnen und soll 2021 abgeschlossen sein.

Der ICE 1 wird modernisiert und soll bis zum Jahr 2030 eingesetzt werden. Damit erhöht die DB AG die Einsatzreserven ihrer Flotte. Die Züge bekommen unter anderem neue Sitzbezüge und Teppichböden, ein modernes Fahrgastinformationssystem sowie eine verbesserte Antriebstechnik.

Die 65 ICE-3-Züge werden seit 2017 modernisiert. Der letzte modernisierte ICE 3 soll das DB-Werk Nürnberg 2022 verlassen.

Die DB AG verbessert die Instandhaltung mit dem laufenden Aufbau zusätzlicher Wartungs- und Instandhaltungsressourcen für die Fernverkehrszüge. Dies geschieht durch das neue ICE-Werk in Köln, mit zusätzlichen Werkstattgleisen in Krefeld, mit der Schaffung zusätzlicher Gleiskapazitäten in den ICE Werken Hamburg und Berlin, mit der Erhöhung der Personalkapazitäten von 150 zusätzlichen Stellen im ICE-Werk Hamburg sowie 55 zusätzlichen Mitarbeitern in Köln.

29. An welchen Standorten verfügt die DB Fernverkehr AG noch über Wagenmeister, und welche Standorte wurden zwischen 2000 und 2018 aufgegeben?

Nach Auskunft der DB AG sind bei der DB Fernverkehr AG im Zeitraum zwischen 2000 und 2018 keine Standorte aufgegeben worden, in denen Wagenmeister stationiert waren.

30. Trifft es zu, dass die Ankündigung der DB AG unter ihrem damaligen Vorstandsvorsitzenden Rüdiger Grube, wonach kleine Schäden in Zügen durch mobile Reparaturtrupps während der Fahrt durchgeführt werden sollen, im Fernverkehr bisher nicht umgesetzt wurde (siehe die Schriftliche Frage 60 des Abgeordneten Matthias Gastel auf Bundestagsdrucksache 19/7138)?

31. Warum wurde diese Ankündigung im Fernverkehr bisher nicht umgesetzt, bzw. bis wann will die DB Fernverkehr AG diese Maßnahme umsetzen?

Die Fragen 30 und 31 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Nach Auskunft der DB AG wurde im Rahmen des Programms „Zukunft Bahn“ die mobile Instandhaltung entwickelt. Die Mitarbeiter werden beispielsweise zur Betriebseinführung der Intercity 2 Züge eingesetzt. Die DB Fernverkehr AG erbringt den Großteil der Entstörtätigkeiten in den Stilllagen der Züge an neun Werkestandorten. Zudem werden an fünf dezentralen Stützpunkten Entstör-, Versorgungs-, Entsorgungs- sowie Reinigungstätigkeiten erbracht.

32. Wie viele Züge (Prozentanteil) verlassen im Jahresmittel und im Vergleich dazu an einem repräsentativen Tag im Januar die DB-Werke

 a) mit fehlender Antriebsleistung,

 b) mit Bremsstörungen,

 c) mit LZB/ETCS-Störung (LZB = Linienzugbeeinflussung; ETCS = European Train Control System),

 d) mit fehlender Wendefähigkeit (defekter Steuerwagen, defekter zweiter Führerstand im Triebzug)?

Es wird auf die Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage auf Bundestagsdrucksache 19/6866 verwiesen.

33. In welchen Knotenbahnhöfen hält nach Kenntnis der Bundesregierung die DB AG Fernverkehrszüge als Reserve – so genannte Knotenpunktreserven – einschließlich des dafür notwendigen Lok- und Zugpersonals vor (bitte unter Angabe der Baureihe bzw. Zugbildung und der verfügbaren Sitzplatzkapazität)?

 Welche Einsatzreserven sind zwischen 2000 und 2018 hinzugekommen, welche sind wann weggefallen?

35. In welchen Knotenbahnhöfen hat nach Kenntnis der Bundesregierung die DB AG in den Jahren 2000, 2005, 2010 und 2015 Knotenpunktreserven vorgehalten (bitte unter Angabe der Baureihe bzw. Zugbildung und der verfügbaren Sitzplatzkapazität beantworten)?

Die Fragen 33 und 35 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

| mit Reserve | | | | | | | | (Main) | | | | Plätze |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 2000 | IC (380 Plätze) | nicht vorhanden | IC (380 Plätze) | IC (380 Plätze) | IC (380 Plätze) | nicht vorhanden | IC (380 Plätze) | IC (380 Plätze) | IC (380 Plätze) | IC (380 Plätze) | IC (380 Plätze) | 3.420 |
| 2001 | IC (380 Plätze) | nicht vorhanden | IC (380 Plätze) | IC (380 Plätze) | IC (380 Plätze) | nicht vorhanden | IC (380 Plätze) | IC (380 Plätze) | IC (380 Plätze) | IC (380 Plätze) | IC (380 Plätze) | 3.420 |
| 2002 | IC (380 Plätze) | nicht vorhanden | IC (380 Plätze) | IC (380 Plätze) | IC (380 Plätze) | nicht vorhanden | IC (380 Plätze) | IC (380 Plätze) | IC (380 Plätze) | IC (380 Plätze) | IC (380 Plätze) | 3.420 |
| 2003 | IC (380 Plätze) | nicht vorhanden | IC (380 Plätze) | IC (380 Plätze) | IC (380 Plätze) | nicht vorhanden | IC (380 Plätze) | IC (380 Plätze) | IC (380 Plätze) | IC (380 Plätze) | IC (380 Plätze) | 3.420 |
| 2004 | IC (380 Plätze) | nicht vorhanden | IC (380 Plätze) | IC (380 Plätze) | IC (380 Plätze) | nicht vorhanden | IC (380 Plätze) | IC (380 Plätze) | IC (380 Plätze) | IC (380 Plätze) | IC (380 Plätze) | 3.420 |
| 2005 | IC (380 Plätze) | nicht vorhanden | IC (380 Plätze) | IC (380 Plätze) | IC (380 Plätze) | nicht vorhanden | IC (380 Plätze) | IC (380 Plätze) | IC (380 Plätze) | IC (380 Plätze) | IC (380 Plätze) | 3.420 |
| 2006 | IC (380 Plätze) | nicht vorhanden | IC (380 Plätze) | IC (380 Plätze) | IC (380 Plätze) | nicht vorhanden | IC (380 Plätze) | IC (380 Plätze) | IC (380 Plätze) | IC (380 Plätze) | IC (380 Plätze) | 3.420 |
| 2007 | IC (380 Plätze) | nicht vorhanden | IC (380 Plätze) | IC (380 Plätze) | IC (380 Plätze) | nicht vorhanden | IC (380 Plätze) | IC (380 Plätze) | IC (380 Plätze) | IC (380 Plätze) | IC (380 Plätze) | 3.420 |
| 2008 | IC (380 Plätze) | nicht vorhanden | IC (380 Plätze) | IC (380 Plätze) | IC (380 Plätze) | nicht vorhanden | IC (380 Plätze) | IC (380 Plätze) | IC (380 Plätze) | IC (380 Plätze) | IC (380 Plätze) | 3.420 |
| 2009 | IC (380 Plätze) | nicht vorhanden | IC (380 Plätze) | IC (380 Plätze) | IC (380 Plätze) | nicht vorhanden | IC (380 Plätze) | IC (380 Plätze) | IC (380 Plätze) | IC (380 Plätze) | IC (380 Plätze) | 3.420 |
| 2010 | IC (380 Plätze) | nicht vorhanden | IC (380 Plätze) | IC (380 Plätze) | IC (380 Plätze) | nicht vorhanden | IC (380 Plätze) | IC (380 Plätze) | IC (380 Plätze) | IC (380 Plätze) | IC (380 Plätze) | 3.420 |
| 2011 | IC (380 Plätze) | nicht vorhanden | IC (380 Plätze) | IC (380 Plätze) | IC (380 Plätze) | nicht vorhanden | IC (380 Plätze) | IC (380 Plätze) | IC (380 Plätze) | IC (380 Plätze) | IC (380 Plätze) | 3.420 |
| 2012 | IC (380 Plätze) | nicht vorhanden | IC (380 Plätze) | IC (380 Plätze) | IC (380 Plätze) | nicht vorhanden | IC (380 Plätze) | IC (380 Plätze) | IC (380 Plätze) | IC (380 Plätze) | IC (380 Plätze) | 3.420 |
| 2013 | IC (380 Plätze) | nicht vorhanden | IC (380 Plätze) | IC (380 Plätze) | IC (380 Plätze) | nicht vorhanden | IC (380 Plätze) | IC (380 Plätze) | IC (380 Plätze) | IC (380 Plätze) | IC (380 Plätze) | 3.420 |
| 2014 | IC (380 Plätze) | nicht vorhanden | IC (530 Plätze) | IC (380 Plätze) | IC (380 Plätze) | nicht vorhanden | IC (380 Plätze) | IC (380 Plätze) | IC (530 Plätze) | nicht vorhanden | IC (380 Plätze) | 3.340 |
| 2015 | IC (380 Plätze) | nicht vorhanden | IC (530 Plätze) | IC (380 Plätze) | IC (380 Plätze) | nicht vorhanden | IC (380 Plätze) | IC (380 Plätze) | IC (530 Plätze) | nicht vorhanden | IC (380 Plätze) | 3.340 |
| 2016 | IC (380 Plätze) | IC (330 Plätze) | IC (530 Plätze) | IC (380 Plätze) | IC (380 Plätze) | nicht vorhanden | ICE (376 Plätze) | ICE (376 Plätze) | IC (530 Plätze) | verlegt nach Bremen | IC (380 Plätze) | 3.662 |
| 2017 | verlegt nach Kassel | IC (330 Plätze) | IC (530 Plätze) | IC (380 Plätze) | IC (380 Plätze) | IC (380 Plätze) | ICE (376 Plätze) | ICE (376 Plätze) | IC (530 Plätze) | verlegt nach Bremen | IC (380 Plätze) | 3.662 |
| 2018 | verlegt nach Kassel | IC (330 Plätze) | IC (530 Plätze) | IC (380 Plätze) | IC (380 Plätze) | IC (380 Plätze) | ICE (376 Plätze) | ICE (376 Plätze) | IC (530 Plätze) | verlegt nach Bremen | ICE (376 Plätze) | 3.658 |

Quelle: DB AG.

34. Plant die DB Fernverkehr AG nach Kenntnis der Bundesregierung zur Erhöhung der Redundanz im Störungsfall eine Aufstockung der bestehenden Knotenpunktreserven bzw. eine Ausweitung dieser Reserven auf weitere Bahnhöfe?

    Wenn ja, welche Knotenpunktreserven sollen aufgestockt werden, und in welchen Bahnhöfen sollen neue Knotenpunktreserven geschaffen werden (bitte unter Angabe der Baureihe bzw. Zugbildung und der verfügbaren Sitzplatzkapazität beantworten)?

Nach Auskunft der DB AG wird jährlich die Dimensionierung und Allokation der Einsatzreserve aufgrund der sich ändernden Fahrzeugflotte sowie der Einsatzgebiete überprüft. Die Sitzplatzkapazitäten und die Qualität der Knotenpunktreserven wurden in den vergangenen Jahren verbessert.

36. Beabsichtigt nach Kenntnis der Bundesregierung die DB AG bei der im „Fünf-Punkte-Plan“ vom 17. Januar 2019 genannten verbesserten Instandhaltung auch auf Instandhaltungskapazitäten der Fahrzeugindustrie bzw. anderer Eisenbahnverkehrsunternehmen zurückzugreifen?

    Wenn ja, wo ist eine solche Kooperation vorgesehen?

Nach Auskunft der DB AG wird derzeitig eng mit Siemens und Bombardier (Garantieabwicklung und Instandhaltung bei der neuen ICE 4 Flotte), MSG und Faiyeley (vornehmlich bei Bestandsflotten) zusammengearbeitet.

Winterbedingte Beeinträchtigungen des Bahnverkehrs

37. Wie viele Weichen befinden sich im von der DB Netz AG verantworteten Streckennetz, und wie viele davon verfügen über Weichenheizungen, und an wie vielen davon traten in den einzelnen Jahren seit 2011 witterungsbedingte Störungen auf (bitte die Entwicklung in den einzelnen Jahren seit 2011 bis einschließlich Januar 2019 tabellarisch darstellen)?

Nach Auskunft der DB AG weist der Anlagenbestand der DB Netz AG inkl. DB RegioNetz Infrastruktur GmbH eine Anzahl von 66.137 Weichen und Kreuzungen auf, von denen derzeit 49 303 Weichen und Kreuzungen mit einer Weichenheizung ausgerüstet sind. Hiervon sind 97,32 Prozent elektrisch betrieben (Quelle: IZB 2017).

In der folgenden Tabelle ist die Anzahl an elektrischen Weichenheizungen aufgeführt, an denen verfügbarkeitsrelevante, witterungsbedingte Störungen seit 2015 auftraten. In der Tabelle hat die DB AG den prozentualen Anteil der betroffenen Züge am Verkehrsaufkommen aufgeführt.

| Jahr | Anzahl Störungen | Anteil am Verkehrsaufkommen |
|---|---|---|
| 2011 | keine Daten | |
| 2012 | keine Daten | |
| 2013 | keine Daten | |
| 2014 | keine Daten | |
| 2015 | 1383 | 0,00004% |
| 2016 | 2161 | 0,00209% |
| 2017 | 2392 | 0,00735% |
| 2018 | 1992 | 0,00256% |
| 2019 (31.1.2019) | 768 | 0,001339% |

Quelle: DB AG.

38. Werden neue Weichen in dem von der DB AG verantworteten Streckennetz generell mit Weichenheizung – also auch bei Bauweichen – eingebaut?

Wenn nein, in welchen Fällen wird von Weichenheizungen abgesehen?

Nach Auskunft der DB AG sind alle Weichen der Betriebswichtigkeit 3-10, exklusive der Weichen in Tunneln oder ortsgestellte Weichen, gemäß Ausrüstungsstandard, mit einer Weichenheizung auszurüsten. Temporäre Weichen (umgangssprachlich „Bauweichen“ genannt) sind mit gleicher Technik auszustatten, wie die Bestandsweichen vor Beginn einer Baumaßnahme.

Anlage

| | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 |
|---|---|---|---|---|---|
| Baden-Württemberg | 94,2% | 94,0% | 93,4% | 93,4% | 92,7% |
| Bayern | 94,9% | 94,2% | 94,9% | 94,5% | 93,7% |
| Berlin | 92,9% | 92,3% | 97,3% | 96,9% | 97,3% |
| Brandenburg | 93,1% | 92,5% | 94,5% | 94,9% | 95,3% |
| Bremen | 85,2% | 86,3% | 86,8% | 87,3% | 86,0% |
| Hamburg | 92,7% | 91,3% | 91,8% | 91,4% | 89,0% |
| Hessen | 91,6% | 90,5% | 91,8% | 91,5% | 90,9% |
| Mecklenburg-Vorpommern | 95,8% | 95,7% | 96,9% | 96,0% | 96,6% |
| Niedersachsen | 93,7% | 92,9% | 93,7% | 93,4% | 92,3% |
| Nordrhein-Westfalen | 93,0% | 92,5% | 93,1% | 92,4% | 91,3% |
| Rheinland-Pfalz | 94,4% | 93,0% | 94,2% | 93,6% | 92,7% |
| Saarland | 96,0% | 95,6% | 96,1% | 95,4% | 95,3% |
| Sachsen | 96,4% | 95,1% | 96,0% | 95,9% | 95,5% |
| Sachsen-Anhalt | 94,4% | 91,2% | 93,3% | 94,2% | 94,6% |
| Schleswig-Holstein | 93,4% | 91,7% | 93,7% | 92,0% | 87,9% |
| Thüringen | 93,7% | 92,6% | 94,3% | 95,7% | 95,9% |
| DB Regio | 94,7% | 94,2% | 94,8% | 94,5% | 94,1% |
| | | | | | |
| Trassen Km [Mio.] | 474,2 | 463,0 | 446,9 | 447,2 | 448,02 |

Tabelle 1: Pünktlichkeit

| | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 |
|---|---|---|---|---|---|
| Baden-Württemberg | 16.088.154 | 16.103.688 | 18.148.427 | 18.880.725 | 20.254.664 |
| Bayern | 22.337.122 | 25.553.299 | 23.464.044 | 25.150.741 | 27.742.213 |
| Berlin | 1.065.048* | 1.051.066* | 12.871.369 | 16.164.942 | 15.348.223 |
| Brandenburg | 3.416.066 | 3.633.016 | 4.314.295 | 4.133.593 | 4.113.209 |
| Bremen | 162.489 | 161.959 | 168.283 | 154.421 | 170.728 |
| Hamburg | 329.592 | 356.527 | 303.887 | 344.801 | 442.664 |
| Hessen | 15.848.834 | 17.916.459 | 16.040.755 | 17.811.448 | 18.008.486 |
| Mecklenburg-Vorpommern | 1.867.797 | 1.869.463 | 1.540.900 | 1.891.709 | 1.682.263 |
| Niedersachsen | 4.737.429 | 4.989.543 | 3.941.048 | 4.149.702 | 4.503.986 |
| Nordrhein-Westfalen | 23.336.678 | 24.198.251 | 21.563.782 | 23.395.573 | 26.652.139 |
| Rheinland-Pfalz | 7.211.937 | 8.331.820 | 7.426.982 | 8.207.110 | 8.877.368 |
| Saarland | 1.539.491 | 1.612.617 | 1.668.940 | 1.866.879 | 1.847.185 |
| Sachsen | 4.805.771 | 5.773.310 | 4.646.320 | 5.013.184 | 5.623.980 |
| Sachsen-Anhalt | 4.159.971 | 5.665.245 | 4.129.048 | 3.818.307 | 3.485.485 |
| Schleswig-Holstein | 1.877.272 | 2.092.417 | 1.657.584 | 2.474.337 | 3.532.242 |
| Thüringen | 2.040.031 | 2.290.944 | 1.071.832 | 923.600 | 814.474 |
| DB Regio | 110.823.682 | 121.599.624 | 122.957.496 | 134.381.072 | 143.099.309 |
| | | | | | |
| Trassen Km [Mio.] | 474,2 | 463,0 | 446,9 | 447,2 | 448,02 |
| | | | | | |

* ohne S-Bahn Berlin

Tabelle 2: Verspätungsminuten

| | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 |
|---|---|---|---|---|
| Baden-Württemberg | 57,4 | 57,6 | 57,8 | 58,6 |
| Bayern | 90,4 | 88,7 | 90,2 | 91,0 |
| Berlin | 33,5 | 33,4 | 34,2 | 34,2 |
| Brandenburg | 24,5 | 24,8 | 23,7 | 22,8 |
| Bremen | 0,6 | 0,6 | 0,7 | 0,6 |
| Hamburg | 12,6 | 12,3 | 12,5 | 12,5 |
| Hessen | 32,3 | 33,2 | 33,6 | 34,3 |
| Mecklenburg-Vorpommern | 13,0 | 13,1 | 13,3 | 13,0 |
| Niedersachsen | 27,8 | 24,8 | 19,6 | 19,4 |
| Nordrhein-Westfalen | 71,2 | 69,5 | 66,2 | 65,4 |
| Rheinland-Pfalz | 27,7 | 26,8 | 27,1 | 26,3 |
| Saarland | 6,7 | 6,3 | 6,3 | 6,3 |
| Sachsen | 25,8 | 23,8 | 19,6 | 17,2 |
| Sachsen-Anhalt | 21,8 | 20,7 | 17,7 | 17,6 |
| Schleswig-Holstein | 16,1 | 15,2 | 15,6 | 19,6 |
| Thüringen | 12,7 | 12,2 | 8,6 | 8,3 |
| DB Regio | 57,4 | 57,6 | 57,8 | 58,6 |
| | | | | |
| Gesamt | 474,2 | 463,0 | 446,9 | 447,2 |
| | | | | |

Tabelle 3: Trassenkilometer Regio Schiene in Mio

Quelle: DB AG; die Zahlen liegen erst für die Jahre ab 2014 vor, bei Tabelle 3 liegen die Zahlen zudem noch nicht für 2018 vor.



Satz: Satzweiss.com Print, Web, Software GmbH, Mainzer Straße 116, 66121 Saarbrücken, www.satzweiss.com
Druck: Printsystem GmbH, Schafwäsche 1-3, 71296 Heimsheim, www.printsystem.de
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlag GmbH, Postfach 10 05 34, 50445 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Fax (02 21) 97 66 83 44, www.betrifft-gesetze.de
ISSN 0722-8333